

**CIRILLO ORLANDI**

*(Presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia)*

## IL NUOVO RUOLO DELLA PORTUALITÀ NAZIONALE

È per me motivo di onore essere presente in questa occasione, che rinnova un forte sentimento per un grande amico, un uomo profondamente amato e stimato, che ha aperto con nuove angolazioni di lettura ed orizzonti la conoscenza dei temi portuali.

Un carissimo saluto, quindi, a tutti i “fanaridi” e, assieme a loro, all’amico e professore Elio Fanara, che oggi è qui insieme a noi con il segno indelebile di tutto ciò che ha fatto e ci ha lasciato.

Dopo anni di partecipazione ai seminari di Marispica, di Santa Tecla, è la prima volta che mi trovo qui, nella prestigiosa Aula Magna della storica Università di Messina, a presiedere una sessione di lavoro. Non so se questo sia una manifestazione di declino del nostro Paese, oppure il segno di una mia purtroppo “incombente maturità”.

Partecipando agli incontri organizzati dal CUST ho sempre cercato di introdurre argomenti che, se non completamente nuovi, fossero almeno capaci di suscitare nuove riflessioni.

Mi spiace che tre amici e relatori, il Presidente Affinita, e gli Avvocati Maresca e Gallanti, che sono intervenuti ieri, non

siano oggi presenti, perché proprio le loro relazioni mi hanno fornito spunto per alcuni approfondimenti.

Sarebbe stato per me più impegnativo commentare gli interventi di pura dottrina ma, avendo vissuto nel settore della portualità assiduamente negli ultimi quindici anni, ho trovato i loro temi stimolanti e congeniali.

Riassumendo, e spero che i relatori mi perdoneranno se traviserò il loro pensiero, mi sembra di ricordare che l'amico Affinita abbia incentrato la sua argomentazione sulle attuali difficoltà delle Autorità Portuali italiane, sia per gli aspetti di struttura organizzativa, sia di funzionalità del loro ruolo; il suo intervento si riferiva alle possibilità effettive di una Autorità Portuale nell'agire sui beni demaniali che le sono affidati, vuoi per i faticosi condizionamenti che la stessa subisce nell'iter approvativo degli strumenti maggiori (ad es. le defatiganti procedure burocratiche di approvazione del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), praticamente subordinato all'approvazione di tutte le istituzioni pubbliche locali e centrali) vuoi per le difficoltà crescenti a reperire nuovi finanziamenti.

L'amico Gallanti, Presidente ESPO, ci ha fatto notare, esprimendo tutto il suo rammarico, cui si associa anche il nostro, il *gap* che ci separa dalla struttura ed evoluzione organizzativa ed amministrativa della grande portualità nordeuropea, sottolineando inoltre la grande rapidità con cui in quelle realtà si adottano strumenti di intervento sul territorio.

Ha sottolineato inoltre come nei porti del nord l'integrazione porto-città sia improntata ad un positivo dinamismo, non soltanto per le attività commerciali, ma anche nella ridefinizione del disegno delle stesse città portuali: la realizzazione di nuovi *waterfront* non viene interpretata come una sorta di compensazione per i disagi che il porto crea alla città, ma come una grande opportunità di sviluppo urbanistico ed economico.

L'Avvocato Maresca ha poi evidenziato, in modo assolutamente apprezzabile, come forse alcune difficoltà o disagi, che sono in seguito derivati dalla legge n. 84/94, siano in qualche misura un segno dell'originalità della legge, anche rispetto ad altre *Authorities* dei servizi, e come questo abbia in qualche modo indotto vincoli alla sua attività e come da questo vizio originale non sia rimasto completamente immune lo stesso atteggiamento dell'amministrazione comunitaria.

Mi preme far notare come tutti e tre gli intervenuti ci abbiano presentato un quadro abbastanza ricco di quesiti e quindi di opportunità di riflessione.

E questo è forse l'aspetto migliore dell'insegnamento: non presentare proposte né, tanto meno, soluzioni, ma offrire l'opportunità e, perché no, il piacere di affrontare sempre nuovi problemi.

La mia generazione ha dovuto affrontare, e qualche volta risolvere, un insieme di problemi che, alla fine, hanno caratterizzato la specificità di una generazione.

Visto che in questa occasione mi trovo a parlare, oltre che a colleghi, ad un gruppo di giovani che ha intrapreso un percorso di conoscenza all'interno del settore della portualità, piuttosto che ipotizzare soluzioni dettate da una esperienza probabilmente superata dai fatti, vorrei provare ad aiutarli ad individuare i problemi del nostro settore e far sì che siano loro a trovare e suggerire soluzioni che noi, probabilmente, non siamo stati o non siamo più in grado di cogliere.

La cultura della nostra generazione deriva da un contesto in cui la portualità ha vissuto condizioni del tutto diverse, sia per gli aspetti normativi sia di contesto nazionale ed internazionale.

Per introdurre il tema proverò ad usare alcuni indicatori numerici.

Per quanto possa sembrare paradossale, alcuni numeri in circostanze particolari possiedono una forte e diversificata

capacità semantica; possono sembrare scollegati tra di loro, ma a ben vedere riescono a dipingere un quadro più chiaro di quanto sembri.

Il primo degli argomenti problematici suggeriti, e già molto ricordato, riguarda la tumultuosa crescita dei traffici nei rapporti est-ovest.

Il continente cinese, il sud-est asiatico, il Giappone e l'India sembrano infatti destinati a diventare il nuovo baricentro economico mondiale.

È ormai facile statistica, richiamata e citata in tutti i convegni, la previsione che, nell'arco dei prossimi dieci anni, il 55-60% dei manufatti prodotti nel mondo verranno presumibilmente dalle aree suddette.

Ciò non vuol dire che il processo di crescita scatterà all'improvviso a partire da un certo anno, ma al contrario che la progressione sarà continua e costante e questo, ovviamente, offrirà in concreto l'opportunità di programmare lo sviluppo dell'economia portuale per l'area mediterranea.

Credo però che le cose non siano così semplici.

Questo incredibile incremento dell'attività manifatturiera, ed il conseguente flusso di merci che si trasferirà dalle aree di produzione ai mercati occidentali, nel nostro caso Europa, non è un argomento che possa essere compreso come una banale opportunità portuale.

Una prima e superficiale lettura di quanto sta accadendo ci presenta un fenomeno nato ed affermatosi in tempi talmente rapidi da indurci a pensare che in tempi altrettanto brevi sarà portato ad esaurirsi.

Credo proprio non sia così.

In realtà, se consideriamo un altro numero indice tanto banale quanto efficace, notiamo che in quei territori del *Far East* vive il 55-60% della popolazione mondiale. Risulta quindi abbastanza naturale che dove vive il 55-60% della popolazione

mondiale si produca anche il 55-60% dei manufatti mondiali; a maggior ragione se quelle aree esprimono una elevata capacità produttiva resa più competitiva per il basso costo della manodopera.

Quella che si sta verificando non è, quindi, una effimera distorsione del mercato. Distorsione, semmai, c'è stata finora.

Dal '700 ad oggi un piccolo territorio chiamato Europa, grazie ad una esclusiva disponibilità energetica e tecnologica, ha prodotto forse più del 55-60% dei manufatti. Ed è stata questa, probabilmente, la vera distorsione, che dopo alcuni secoli adesso si sta riequilibrando.

Dobbiamo comprendere che quello che sta avvenendo non è un episodio temporaneo, ma un fenomeno che tende a ristabilire un equilibrio, e la nuova fase, forse più di quella che l'ha preceduta, è destinata anch'essa a durare qualche secolo.

Quello che stiamo vivendo non è un ciclo economico che può essere affrontato, come purtroppo siamo abituati a fare, con analisi improvvisate e provvedimenti emergenziali. È questo un tema da affrontare con freddezza ed equilibrio, senza affanno ma con lungimiranza.

Non sarà possibile trovare una risposta a breve e semplicistica ad un quesito di tale portata, ad una situazione problematica che modifica equilibri economici globali consolidati per secoli, creando una nuova forma di consolidamento produttivo diverso dall'attuale e destinato a durare almeno per i prossimi tre o quattro secoli.

E questa è la prima considerazione.

Il problema che abbiamo di fronte, e parlo ai più giovani, è dunque tutt'altro che transitorio.

Si pone allora la seconda riflessione, vale a dire che, avendo la trasformazione in atto efficacia per un lungo periodo, vi è da attendersi per la portualità nazionale grandi opportunità per tantissimi anni.

Occorre però fare attenzione perché un'altra grandezza ad alto valore semantico ci mette in guardia, quella riguardante il traffico nazionale.

Attualmente, invece del peso, per misurare l'entità del traffico si usa l'indicatore container, perché è quello che rappresenta in maniera numericamente più immediata il trend in atto, è di più facile lettura e accompagna il trasferimento reale delle merci, dato che oggi è nel contenitore che viaggia praticamente la quasi totalità dei manufatti.

Negli anni '90 - '91, quando ho cominciato la mia attività in questo campo, analizzando la situazione portuale europea, risultava che il porto di Rotterdam movimentava da solo una grandezza pari al 130% dell'intero traffico dei porti italiani.

In seguito, una serie di eventi, a partire dalla legge n. 84/94, che ha sicuramente liberato energie nuove, ha aperto il territorio portuale ad una più incisiva presenza del mondo dell'impresa; inoltre, altro aspetto fondamentale, nello stesso periodo sono entrate in esercizio tre nuove grandi infrastrutture portuali, vale a dire, in ordine di avvio, Gioia Tauro, Voltri e Taranto.

Questi nuovi impianti hanno dato un contributo fondamentale perché, pur con la novità positiva delle liberalizzazioni portate dalla n. 84/94, se in quegli anni non si fosse creata la disponibilità di questi tre nuovi e grandi porti, anche la storia della recente portualità italiana avrebbe avuto un diverso andamento.

Voltri, Gioia Tauro e Taranto, semi-abbandonati o nati per tutt'altra finalità, grazie ad una nuova stagione di vitale liberalizzazione di impresa, si trasformarono da grandi incompiute a efficaci strumenti di sviluppo.

Con il contributo di queste tre realtà, la portualità in quegli anni ha avuto uno straordinario momento di sviluppo: per la prima volta il trend percentuale di crescita della portualità

italiana è stato superiore, per più del doppio, a quello della portualità nordeuropea.

Mentre la portualità nordeuropea cresceva del 4-5% annuo, quella italiana avanzava di valori a due cifre.

La conseguenza è stata che alla fine degli anni '90 il porto di Rotterdam movimentava, in rapporto al traffico nazionale italiano, non più del 65% del totale. In quegli anni la nostra portualità era cresciuta con un trend più che doppio rispetto a quello di Rotterdam: c'era stato il grande recupero.

Dall'inizio degli anni 2000, cioè negli ultimi cinque anni, il confronto con Rotterdam è tornato, invece, ed in modo apparentemente incomprensibile, tutto a nostro svantaggio. Il porto nordeuropeo totalizza nuovamente un volume di traffico annuo pari o superiore al 100% dell'intero traffico italiano.

In cinque anni la portualità italiana perde nel confronto con il Nord-Europa quasi per intero quanto guadagnato nel decennio precedente, e questo non a fronte di una crisi della domanda marittima, ma al contrario di una sua crescita tumultuosa e costante.

Questa caduta della portualità italiana risulta anomala: c'è qualcosa che non quadra. Proviamo a capire cos'è.

Un altro numero indice cui possiamo ricorrere per capire è stato presentato in un recente convegno direttamente dal nostro Ministero delle Infrastrutture.

Il contributo percentuale del valore delle attività logistiche alla formazione del PIL nazionale pesa nel nostro paese il 22% circa. Questo valore rappresenta, quindi, il fatturato generato in Italia da tutte le attività logistiche di trasporto, movimentazione, distribuzione.

Lo stesso indicatore percentuale rispetto al PIL, per paesi equivalenti a noi come la Germania e la Francia, è pari non al 22% del prodotto interno lordo, ma al 14%. Cioè il nostro paese sconta un differenziale di costo dei servizi logistici nazionali di

circa otto punti percentuali rispetto a paesi europei con caratteristiche diverse ma di dimensioni equivalenti, certamente in competizione col nostro paese.

Un altro indicatore che ci aiuta forse a capire, meno scientifico e tipicamente portuale, ce lo fornisce Gianluigi Aponte, armatore proprietario di *Mediterranean Shipping Company*, MSC, uno dei maggiori *carriers* marittimi mondiali, che in una intervista al maggior quotidiano nazionale, criticando in qualche misura la politica degli alti tassi di interesse praticati sull'Euro, e quindi il riflesso negativo che questa politica monetaria genera sulla competitività e sulle nostre esportazioni, ricordava come verso la fine degli anni '80 l'*export* trasportato dalla sua compagnia proveniente dai porti italiani era pari a circa il 75% del volume trasportato rispetto, ovviamente, a un 25% di *import*.

Una decina di anni fa, quando le capacità di misurare meno soggettivamente i valori di traffico si erano incrementate, il rapporto *import/export* si era spostato – in termini percentuali – da 25-75 a 40-60.

Qualcosa meno, certo, ma un *export* ancora in netta prevalenza rispetto all'*import*, a sottolineare il tradizionale valore competitivo dell'economia nazionale, tradizionale importatrice di materie prime e con alti valori di *export* per prodotti finiti.

Il dato di quest'anno ci dice che, per la prima volta, l'*import* ha superato complessivamente l'*export*: l'importazione è stata pari al 55% del volume totale di traffico.

Nell'interscambio commerciale in questi ultimi quindici anni abbiamo perso parecchi punti percentuali di *export*.

Ecco che questo è un modo, forse non nuovo ma estremamente efficace, per misurare con un criterio portuale la crisi complessiva di competitività della nostra economia.

Questo è il quesito che i giovani oggi presenti debbono affrontare con i loro prossimi impegni accademici e



professionali: il settore della portualità nazionale non è più un argomento che riguarda le singole città di Genova o La Spezia, di Messina o Napoli; il tema della portualità nazionale è diventato ormai un aspetto cruciale all'interno di un quadro strategico di sviluppo delle infrastrutture.

L'obiettivo fondamentale non è più il recupero della portualità, ma come la portualità italiana, all'interno del sistema delle infrastrutture, possa e debba contribuire alla competitività ed al rilancio dell'economia del nostro Paese.

